

ASSEMBLÉE NATIONALE

27 novembre 2014

PLFR POUR 2014 - (N° 2353)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N° 534 (Rect)

présenté par
le Gouvernement

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 30, insérer l'article suivant:**

I. – Le I de l'article 209-0 B du code général des impôts est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :

« L'option mentionnée au premier alinéa est valable sous réserve que l'entreprise exploite sous pavillon d'un État membre de l'Union européenne ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen une proportion de tonnage net au moins égale à 25 % et qu'elle s'engage à maintenir ou à augmenter, au cours de la période décennale mentionnée au III, la proportion de tonnage net qu'elle exploite sous ces pavillons à la date d'ouverture du premier exercice de la période décennale couverte par l'option.

« Pour les sociétés membres d'un groupe mentionné à l'article 223 A, la proportion mentionnée au deuxième alinéa est appréciée au regard du tonnage net total exploité par les sociétés membres du groupe. » ;

2° Le *b* est ainsi rédigé :

« b. Qui, soit sont possédés en pleine propriété ou en copropriété à l'exception de ceux donnés en affrètement coque nue à des sociétés qui ne leur sont pas liées directement ou indirectement au sens du 12 de l'article 39 ou à des sociétés liées n'ayant pas elles-mêmes opté pour le régime, soit sont affrétés coque nue ou à temps, soit sont pris en location dans les conditions prévues au 1 de l'article L. 313-7 du code monétaire et financier et dans le cadre d'opérations de location avec option d'achat ; »

3° Aux neuvième, onzième et douzième alinéas, les mots : « la Communauté européenne » sont remplacés par les mots : « l'Union européenne ou d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » ;

4° Le c est abrogé.

II. – Le 1° du I s'applique aux entreprises qui exercent l'option au titre d'un exercice clos à compter du 27 novembre 2014.

III. – Pour les entreprises qui, à cette date, ont déjà exercé l'option, le respect de l'engagement mentionné au deuxième alinéa de l'article 209-0 B du code général des impôts dans sa rédaction antérieure la présente loi s'apprécie, au titre de leurs exercices clos à compter de la même date, compte tenu du tonnage net exploité sous pavillon d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen et, dans le cas de sociétés membres d'un groupe, compte tenu de la proportion du tonnage net total exploité par les sociétés membres du groupe.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Institué par l'article 19 de la loi de finances rectificative (LFR) pour 2002, le régime de la taxe au tonnage permet de déterminer forfaitairement le résultat imposable provenant des opérations directement liées à l'exploitation de certains navires possédés en pleine propriété ou en copropriété ou bien encore affrétés coque nue ou à temps. Ce résultat forfaitaire est déterminé à partir d'un barème appliqué à chacun des navires éligibles en fonction de sa jauge.

Ce régime, optionnel, est réservé aux sociétés soumises à l'impôt sur les sociétés dont le chiffre d'affaires provient pour au moins 75 % de l'exploitation de navires armés au commerce. L'option vaut pour une période irrévocable de dix ans et elle est renouvelable au terme de cette période.

A l'origine, le régime de taxation au tonnage, autorisé par la décision C(2003) de la Commission européenne, était conditionné par le respect d'un seuil maximum de 75 % du tonnage net de la flotte exploitée pour les navires affrétés à temps et ne battant pas pavillon d'un des États membres de la Communauté européenne.

Pour les exercices ouverts à compter du 30 juin 2005, l'article 47 de la LFR pour 2005^[1] a remplacé cette condition par un engagement de l'entreprise de maintenir ou d'augmenter, au cours de la période décennale couverte par l'option, la proportion de tonnage net qu'elle exploitait sous pavillon d'un État membre de la Communauté européenne au 17 janvier 2004, ou à la date d'ouverture du premier exercice d'application du régime si elle postérieure.

Par cette réforme, le législateur a voulu se conformer aux recommandations de la Commission telles qu'elles résultent de sa Communication sur les aides au transport maritime de 2004 (2004/C 13/03)^[2].

Toutefois les modifications apportées au régime de la taxe au tonnage par la LFR de 2005 présentent une lacune au regard de l'encadrement applicable à ces aides, en ce que la loi n'exige pas de pourcentage minimum de navires exploités sous pavillon européen l'année où l'armateur opte pour le régime de la taxation au tonnage. Ainsi le lien entre ce régime et le maintien ou le développement de la flotte sous pavillon d'un État membre n'est pas suffisamment garanti, en droit, par le texte de loi actuel.

Par ailleurs, dans sa rédaction actuelle, la loi prévoit que l'engagement s'apprécie au regard de la proportion des seuls navires battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne (UE), à l'exclusion de ceux battant pavillon d'un État non membre mais faisant partie de l'Espace économique européen (EEE) : Islande, Liechtenstein et Norvège. Ce point doit également être mis en conformité avec les règles retenues dans la Communication de la Commission.

Enfin, la modification législative adoptée en 2005 n'a pas été notifiée à la Commission européenne.

Cette dernière a donc ouvert une procédure d'examen formel du régime de la taxe au tonnage tendant à obtenir la pleine mise en conformité de ce régime avec les exigences applicables aux aides d'État en matière de transport maritime. Ainsi, le présent amendement a pour but de mettre un terme à la procédure d'examen formel en répondant aux griefs de la Commission. Il est donc proposé :

- d'une part, de subordonner l'option pour le régime au fait que l'entreprise exploite une proportion de tonnage net sous pavillon d'un État membre de l'Union européenne ou de l'EEE d'au minimum 25 % ;
- d'autre part, de prendre en compte les navires battant pavillon d'un État partie à l'Espace économique européen non membre de l'Union européenne pour l'appréciation de l'engagement.

Par ailleurs, l'amendement simplifie et clarifie les dispositions actuelles s'agissant de l'engagement pris par les sociétés membres d'un groupe d'intégration fiscale : la proportion de tonnage net de référence s'apprécierait dans ce cas au regard du tonnage net total des sociétés membres du groupe. Enfin, il légalise une solution doctrinale admettant l'application de la taxe au tonnage pour des navires que l'exploitant prend en crédit-bail.

La Commission européenne a constaté que les armateurs ayant déjà opté pour le régime continuent de respecter les conditions du régime notifié initialement par la France et n'a donc pas exigé que ces derniers soient obligés d'exercer une nouvelle option pour le régime de la taxe au tonnage. En revanche, il est proposé d'appliquer à ces derniers les nouvelles modalités d'appréciation du respect de l'engagement initial de maintenir ou d'augmenter la proportion du tonnage net de leur flotte sous pavillon européen en tenant compte, dès leur exercice clos à compter de la date de dépôt du présent amendement, des navires battant pavillon de l'EEE et en appréciant cet engagement au regard du tonnage net total du groupe fiscal, dans le cas des armateurs relevant de ce régime.

[1] Loi n° 2005-1720 du 30 décembre 2005.

[2] Aux termes de la Communication de la Commission de 2004, « d'une manière générale, les régimes d'allègement fiscal exigent l'existence d'un lien avec le pavillon d'un État membre. Avant que l'aide soit exceptionnellement accordée (ou confirmée) à une flotte comprenant aussi des navires battant d'autres pavillons, les États membres doivent s'assurer que les entreprises bénéficiaires s'engagent à augmenter ou au moins à maintenir sous le pavillon d'un État membre la part de tonnage qu'elles exploiteront sous ce pavillon lorsque la présente communication deviendra applicable. »